الفرات الأوسط والتجارة الدولية خلال العهد البابلي القديم

بقلم: هورست كلينكل «برلين ألمانيا الديمقراطية»

تعريب: قاسم طوير

من الحقائق المعروفة ان دجلة والفرات لعبا دورا في الاتصالات الدولية في المجالين التجاري والعسكري. وتلقي النصوص المسمارية المسطرة في الالفين الثالث والثاني ق.م في ايبلا وفي العراق وفي ماري اضواء ساطعة على اهمية الفرات كعصب حساس في التجارة والمواصلات. وقد اكدت الادلة الاثرية ان الهضبة الايرانية الخليج العربي كانا من الاهداف الرئيسية للنشاط التجاري الذي تمارسه حواضر العراق القديم في نهاية الالف الثالث ق.م.

كان اللازورد والعقيق وغيره من المواد الثمينة يشكل السواد الاعظم بين البضائع الكمالية التي كانت تنقلها قوافل الدواب وسفن الفرات الى البلدان الواقعة الى الغرب من نهر الفرات. وقد حققت ايبلا وماري وغيرهما من الحواضر ارباحا طائلة من وراء المتاجرة بتلك المواد. فالدول الصغيرة والكبيرة التي قامت في جنوب العراق القديم. وعلى ضفاف النيل كانت تطلب تلك المواد بكثرة. لكن كان هناك نقص في المواد الخام اللازمة للبناء والنحت والصياغة. وكان هذا الامر محرضا حاسما على قيام التجارة النائية. وقد ربطت هذه التجارة بلدان قاصية تمتد من افغانستان ووادي السند وتنتهي بوادي النيل مرورا بايران والعراق وبلاد الشام. ولما كان الفرات الاوسط من المواقع التي تتوسط تلك التجارة، فقد اصبح له اهمية بالغة خلال الالف الثالث ق.م.

رافق الانتقال من الالف الثالث الى الالف الثاني ق.م. تحول هام في المجالين السياسي والاجتماعي في منطقة بلاد الشام. وقد اثر ذلك التحول على التجارة ايضا. فانهيار الدويلات الاوالى في جنوب العراق وتوسع النفوذ الاموري وترسيخ الاموريين ركائز حكمهم في مختلف الحواضر العراقية والشامية وصعود نجم العيلاميين في جنوب غرب ايران، وتدخل القصر الحاكم في جزيرة كريت في تجارة المشرق، كل هذه الامور خلقت اطارا سياسيا جديدا للتجارة.

كذلك فان الاهمية السياسية والاقتصادية التي كانت تملكها ايبلا في الماضي اصبحت الان بيد حلب. يضاف الى ذلك ان طريق القوافل الذي يمر ببادية الشام اصبح ينافس الطريق الشمالي. وساعد على ازدهار مدينة قطنه (تل مشرفه قرب حمص) في وسط سورية. وقد ساهمت العوامل المذكورة آنفا في تحويل انظار التجارة الرافدية نحو الغرب اي نحو بلاد الشام. فالنصوص البابلية تكشف لنا ذلك التحول. اذ لم يعد لشركاء التجارة في الشرق امثال ماجان وملوحه

والبحرين في الخليج العربي اي ذكر في تلك النصوص . يمكننا الافتراض ان ذلك التحول كان ناجما عن تغييرات حدثت داخل الدول الشرقية نفسها ، وربما نجم ايضا عن قيام ما يسمى بسلالة حكم بلاد البحر عند مصب الفرات ودجلة في الخليج ، بيد انه علينا ان لا ننسى ايضا تعاظم الاهمية السياسية لشمالي ووسط العراق القديم والتطورات الاقتصادية التي حدثت في بلاد الشام ، كذلك فقد دخلت جزيرة كريت في سطور السجلات المسمارية ، كما ان الاواني الفخارية المعروفة باسم (كاماوس) تعكس لنا الاتصالات التي كانت قائمة بين بلدان المشرق وهذه الجزيرة المتوسطية . يضاف الى ذلك ان جزيرة قبرص اصبحت مصدرة للنحاس وبالتالي نافست البلدان المنتجة للنحاس على شواطىء الخليج العربي (ماجان ومالوحه) والتي كانت تصدر نحاسها الى العراق القديم والشام عن طريق موانىء البحرين . وكان من نتائج تزايد الثروة في المناطق الحدودية لتلك التجارة ، كما في اوغاريت . ان ازدياد الطلب على البضائع موضوع المتاجرة وبالتالي اصبحت تلك المناطق طرفا تجاريا مع الحواضر التقليدية في بلاد الشام .

اردت التأكيد على مثل هذا الترابط بين التطور الاجتماعي والتجارة قبل ان ادخل في تفاصيل الحديث عن الفرات الاوسط .

تعود النصوص المسمارية المتعلقة بمنطقة الفرات الاوسط الى العهد البابلي القديم وجلها من ماري ومن عدد من المدن البابلية .

ونامل ان تزودنا التنقيبات الجارية في تل ليلان (قرب القامشلي) بمزيد من الوثائق في المستقبل وفيما يتعلق بنصوص ماري . فانها تتحدث عن قوافل ورسل – واحيانا كلاهما – قادمة من مدن مختلفة لتحط رحالها في مملكة ماري او لتعبر اراضيها . غير ان اماكن قدوم تلك القوافل والرسل ليست على مستوى واحد من الاهمية : كما ان النصوص لا تشير دوما الى لقاء منتظم بين الرسل وملوك ماري امثال يسمخ حدد وزمري ليم او مع رجال بلاطهما .

يمكننا تصنيف الاماكن التي كانت تأتي منها الرسل والقوافل الى اربع مجموعات : تشمل الاولى مدنا في اواسط العراق القديم (بلاد بابل) مثل سيبار التي كان لها مكتب تجاري في ماري ، واشنونة وعيلام ايضا . ويمكننا ان نكون على ثقة بأن وادي الفرات ، كان يربط تلك المدن مع محافظة دير الزور الحالية في ايام ماري . وتتألف المجموعة الثانية من مدن وامارات كانت عامرة في شمال بلاد مابين النهرين ، وعلى مقربة من الفرات الاعلى والزاب الاسفل وجبل سنجار . ونذكر من تلك المدن ارابخا وقباره وآشور وايكالاتوم وكرانه (تل الرماح) وكحت (تل بري) وشباط انليل (تل ليلان) وامارة كوردا . وكان نهر الخابور الذي يسير جنوبا ليصب في الفرات الاوسط الطريق الامثل لسلوكه من قبل تلك المدن والامارات ، وتشمل المجموعة الثالثة بعض الاماكن والمراكز المنتشرة على الساحل الشامي حيث تذكر النصوص ان جماعات من شمالي بلاد الرافدين كانت تذهب الى تلك الاماكن او تجيء منها . لكن اسم مدينة قطنه يتردد اكثر من غيره وذلك بسبب الحلف السياسي والعسكري المعقود بين كل من مدينة شباط انليل (تل ليلان) وماري (تل الحريري) من جهة وقطنه من جهة اخرى . ويبدو ان الطريق البري المار بتدمر والذي صارت له اهمية آنذاك ، كان مستخدما للسفر الى الاماكن النائية مثل قطنه قرب حمص وجبيل في لبنان وحاصور في شمال فلسطين . واخيرا نستطيع ان نؤلف قائمة من عدة مدن واقعة في شمال سورية . وكان الوصول اليها يتم بواسطة الفرات عبر ميناء ايمار (مسكنه القديمة على بحيرة الاسد حاليا) . ومن اهم تلك المدن كانت بالتأكيد مدينة حلب عاصمة مملكة يمحاض . وقد اكدت النصوص المسمارية ان حلب كانت الوسيط بين ماري واوغاريت . فالمواد والبضائع التي تصدر الى قبرص وكريت او التي كانت تستورد منهما . كانت تمر بميناء اوغاريت . واذا تابع المسافر سيره نحو الشمال فقد كان الفرات يقود المسافرين وبضائعهم حتى كركميش (جرابلس الحالية) . ومن هناك يمكن مواصلة السفر الى مدن نائية في جنوب شرق الاناضول .

كان الاتصال بين مدن ومراكز المجموعات الاربعة آنفة الذكر يتم على طرق تخترق منطقة الفرات الاوسط . وكانت تلك الطرق جميعها تلتقي كما نعتقد عند نقطة التقاء الخابوربالفرات. لذلك كانت محافظة دير الزور مسرحا هاما للتجارة والاتصالات الدولية كما يتجلى ذلك في ثنايا المحفوظات المسمارية الملكية المكتشفة في ماري . كانت القوافل والرسل تتوقف في مملكة ماري التي كانت تشمل الخابور الاسفل ايضا . اما للراحة او لقضاء بعض الوقت للتزود بالطعام والشراب او لاصلاح المعدات او العربات او لبيع جزء من بضائعهم . ولما كانت منطقة الفرات غنية زراعيا فقد كان بامكانها سد حاجات القوافل المارة بأراضيها . وفي الوقت نفسه كانت تجني ارباحا من وراء تلك الخدمات .

نستشف من ثنايا نصوص ماري ان القوافل كانت ملزمة بدفع رسوم المرور بأراضيها . ونعتقد ان الاجراءات كانت تتم دون عوائق ، لكن النصوص لا تخلو من وجود بعض الاحتجاجات او المشادات .

اذا القينا نظرة على الطريق المحاذي لنهر الفرات باتجاه بابل . وانا اتساءل عما اذا كانت الطريق مستمرة دوما في قلب وادي الفرات — نجد أننا نعرف عددا من الاماكن التي مر ذكرها في النصوص . يرد في نصوص ماري ذكر مدينة (هانات) كواحدة من المدن التابعة لمملكة ماري . وبالرغم من انه لم نعثر على دليل اكيد حتى الآن ، الا انه من الممكن ان تكون (هانات) هي مدينة عانه الحالية والقريبة من الحدود السورية العراقية . بيد انه من المستغرب اننا لا نملك شواهد كتابية من اواخر العهد البابلي القديم على وجود او اهمية عانه ، وجل ما في الامر ان النصوص تأتي على ذكر بلاد (سوخوم) الواقعة الى الشمال والى الجنوب من عانه . تقوم بعثة اثرية فرنسية بالتنقيب الاثري في موقع خربة الدينية على بعد ٣٦ كم شمال غرب عانه . وقد ظهرت رقم مسمارية يعود تاريخها الى العهد البابلي القديم . لكن اسم الموقع القديم ليس له وجود بين السطور ونامل ان تنشر البعثة دراساتها قريبا علها تلقي بعض الضوء على تاريخ تلك المنطقة . ومع ذلك يبدو ان الموقع المذكور آنفا كان محصنا . وقد اسسه خلفاء حمورابي كجزء من خط دفاعي ضد مملكة خانه التي خلفت ماري في موقع تل عشارة (ترقا) . لكن لا يبدو واضحا ما اذا كان الموقع محطة تجارية قبل ذلك .

اذا تابعنا المسير بمحاذاة الفرات نزولا من عانه سنجد على الاقل موقعين كان لهما دور في التجارة الدولية : الموقع الاول يدعى (ايدا) لعله مدينة هيت الحالية . ويدعى الموقع الثاني (رابيقوم) الذي لا بد انه كان قريبا من مدينة الرمادي . ونستطيع ان نكون على ثقة بأن الطريق التجاري لم يحاذ تعرجات الفرات فالمسافة المذكورة في النصوص بين الموقعين آنفي الذكر لا يمكن قطعها الا بعد المرور بعدة محطات استراحة بينهما وكانت مدينة سيبار المدينة الهامة الثانية بعد (رابيقوم) وهي تقع حيث يقترب نهر دجلة الى اقصر مسافة من الفرات . لذلك يمكننا الاعتقاد بأن مدينة (سيبار) لعبت دورا في التجارة النهرية على الفرات ، وعلى دجلة ايضا . ويبدو ان حمورابي ملك بابل هو الذي اقام محطة تفتيش في (باصوم) القريبة من (سيبار) وعلى الضفة اليمنى من الفرات لتفتيش السفن القادمة من ميناء (ايمار) مسكنه القديمة التي كانت تحمل البضائع المصدرة من حلب ، وقد احتفظت تلك المحطة بأهميتها حتى نهاية العهد البابلي القديم ، وهذا ما يبدو من خلال النصوص المسمارية التي ترقى الى حكم الملك البابلي (شمشو ريتانا) . وتذكر تلك النصوص قروضا منحت لتجار كانوا يمارسون التجارة النهرية على الفرات . غير ان النصوص التي ترقى الى اواخر العهد البابلي القديم لا تشير الى التجارة النهرية على الفرات حتى (ايمار) مسكنه ، ومنها الى سورية الشمالية . .ولعل السبب يرجع الى التغييرات السياسية التي حدثت في الفرات الاوسط (قيام مملكة خانه في تل عشارة) .

ما من شك ان وادي الخابور كان طريقا طويلا للمواصلات والقوافل بين ماري ومدن آشور وارابخه او مناطق روافد الخابور . فأعمال المسح الاثري التي قام بها الاستاذ هارتموت كونه بينت ان منطقة الخابور كانت كثيفة بالمدن والبلدان . ولا بد انه كان بعض تلك البلدان مجرد محطات تجارية لا اكثر . لعبت مدينة (كرانه / تل الرماح) دورا هاما بالقياس الى المنطقة المحصورة بين دجلة والخابور . وقد اكدت النصوص المكتشفة وجود علاقات وثيقة بين (كرانه) وماري .

وفيما يتعلق بالطريق الواصل بين ماري وقطنه (تل المشرفة قرب حمص) لا نعرف حتى الآن اين كانت نقطة الانطلاق ، لكن هناك نص من نصوص ماري يذكر ان اخشابا وصلت من قطنه الى مكان يدعى (صوبروم) على الفرات . ومن الممكن ان يكون بين ماري وترقا (تل عشارة) . وكان الخشب مستهدفا لنقله الى اماكن متعددة في شمال العراق القديم . واذا كانت (صوبورم) هذه واقعة فعلا عند التقاء طريق قطنه مع طريقي الفرات والخابور فستكون هناك مسافة ١٨٠ كم بين الفرات وبلدة السخنة التي ما تزال واحة هامة من واحات بادية تدمر . كما انها كانت احدى المحطات التجارية بين العراق والشام . ونستطيع ان نفترض بأن الطريق المقصود هو تلك المسافة التي يطلب الملك شمشي حدد من ولده يسمح حدد بأن يتأكد من منابع المياه فيها قبل الانطلاق من ماري الى قطنه . وهناك نص آخر لنفس المرسل والمرسل اليه يذكر بانه ينبغي على القافلة التي ستغادر قطنه الى ترقا (تل عشارة) ان تأخذ معها زادا يكفي لمدة عشرة ايام .

ما من شك ان تدمر كانت احدى المحطات الرئيسية على الطرق المتوجهة نحو قطنه او نحو دمشق مرورا بالقريتين (نزاله القديمة) . ونستشف من ثنايا النصوص ان مشكلتي توفر المياه والامان لعبت دورا في اعطاء الافضلية لهذا الطريق التجاري او ذاك . فالطريق الواصل بين ماري وايمار (مسكنه القديمة على بحيرة الاسد) كان يحاذي وادي الفرات في اكثر اقسامه . ومن اراد مواصلة السفر الى سورية كان يترك ميناء ايمار ، ويأخذ القافلة البرية الى حلب ؛ لكن المسافر كان يتوقف في اكثر من محطة استراحة قبل الوصول الى حلب ، وقد يكون موقعا تل أم المرة (غرب دير حافر) وتل ابوضة (على الطريق العام بين مسكنه وحلب) من تلك المحطات . رغم كل المعطيات لا نعرف حتى الآن لماذا آثر الناس سلوك الطريق الشمالي على سلوك طريق الفرات في اعقاب دمار ماري . ونأمل ان تلقي نتائج التنقيب في تل عشارة (ترقا) ضوءا على غياب وادي الفرات من مسرح التجارة العالمية بعدئذ .

* * *